

# Onderzoek 20 tijdelijke woonunits parkeerplaats gemeentehuis

7 februari 2024





# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Opgave	4
1.2 Studiegebied	4
1.3 Leeswijzer	4
<b>2. CONCLUSIE</b>	<b>6</b>
<b>3. BESTAANDE SITUATIE</b>	<b>8</b>
3.1 Parkeerterrein	8
3.2 Raadhuis	8
3.3 Landschap	10
<b>4. TIJDELIJKE WOONUNITS</b>	<b>12</b>
4.1 Uitgangspunten woonunits	12
4.2 Verkavelingsmodellen	14
4.3 Impact leefomgeving	14
4.4 Globale kosteninschatting	14
<b>5. PARKEERPLAATSEN</b>	<b>16</b>
5.1 Uitgangspunten parkeren	16
5.2 Parkeren binnen 200m	16
5.3 Parkeren binnen studiegebied	18
<b>BIJLAGE</b>	<b>20</b>
A. Parkeerdrukberekening	20

Dit onderzoek is uitgevoerd door:

**BLAU**  
bureau voor landschap en stedenbouw  
Frank de Volder  
frank@blau.nl

# 1. Inleiding

## 1.1 Opgave

De gemeente heeft de komende jaren een belangrijke taak in de huisvesting van diverse groepen die dringend een dak boven hun hoofd nodig hebben. De eerste (nood) opvang van Oekraïense vluchtelingen en statushouders is gerealiseerd.

Extra opvangcapaciteit blijft echter urgent en noodzakelijk. In de zoektocht naar geschikte, extra locaties is het huidige parkeerterrein van het Raadhuis in beeld gekomen.

Om dit terrein geschikt te maken voor het plaatsen van verplaatsbare woonunits, moeten de huidige parkeerplaatsen tijdelijk verwijderd worden. Voor dit parkeren moet daarom op zijn beurt weer een alternatieve locatie gevonden worden.

Dit onderzoek betreft daarom ook het aantal tijdelijke parkeerplaatsen dat in de directe omgeving gerealiseerd zou kunnen worden.

## 1.2 Studiegebied en bufferzone

Het in dit onderzoek betrokken gebied is aangegeven op Figuur 1, op de bladzijde hiernaast.

De rode lijn geeft het gebied aan dat direct betrokken is bij het voornemen om tijdelijke woonunits te plaatsen. Dit studiegebied ligt direct om het gemeentehuis, tussen het Raadhuisplein, Burghavepad en de Van Merlenlaan. Dit is inclusief de parkeerplaats aan de achterzijde en de historische tuinen aan de voorzijde van het Raadhuis. Binnen dit gebied is voldoende ruimte voor de woonunits, maar niet voor de benodigde parkeercompensatie.

De witte cirkel geeft de reikwijdte weer van de bufferzone waarbinnen tijdelijke extra parkeerplaatsen gezocht is. Uitgangspunt bij het tekenen van deze zone was dat de loopafstand tussen parkeerplaats en gemeentehuis maximaal 200 meter mag zijn. Dit is conform de CROW-normen over dit onderwerp.

## 1.3 Leeswijzer

Dit onderzoek bestaat uit vier delen. Het eerste deel beschrijft het vertrekpunt: de historie van de plek, de huidige situatie en de kenmerkende aspecten daarvan.

Het derde deel geeft de conclusie van het onderzoek.

Het derde deel beschrijft in woord en beeld de mogelijkheden voor het realiseren van 20 woonunits, plus een gemeenschappelijke woonkamer bestaande uit drie onderling gekoppelde units. Het vierde deel onderzoekt of de tijdelijk op te heffen parkeerplaatsen in de directe omgeving gecompenseerd kunnen worden.

Tekst, tekeningen, schetsen en beelden in dit document vullen elkaar aan en vormen samen een bindend geheel. In geval van onduidelijkheid of schijnbare tegenstrijdigheid tussen tekst en beelden geldt de volgende prioriteitsvolgorde (van boven naar beneden aflopende prioriteit):

1. Tekst
2. Tekeningen, schetsen, kaartmateriaal
3. Referentiebeelden, foto's.

Printadvies: A4, kleur, liggend en dubbelzijdig.



Figuur 1: Studiegebied (rode lijn) en bufferzone (witte lijn): een cirkel van 200m loopafstand rondom het gemeentehuis

## 2. CONCLUSIE

Het parkeerterrein van het Raadhuis biedt in beginsel voldoende ruimte voor de realisatie van 20 tijdelijke woonunits en 1 gezamenlijke huiskamer bestaande uit 3 units.

De consequentie van realisatie is dan dat bestaande parkeerplaatsen tijdelijk verdwijnen en er binnen loopafstand van het gemeentehuis 59 tijdelijke parkeerplaatsen gecreëerd moeten worden. Dit aantal is inclusief de extra parkeerplaatsen voor de woonunits. Als acceptabele loopafstand is een cirkel van hemelsbreed 200 meter van het gemeentehuis aangehouden.

Deze opgave is in deze studie onderzocht. Hieruit blijkt dat voor dit aantal parkeerplaatsen geen realistische oplossing op loopafstand van het gemeentehuis te vinden is.



Figuur 2: Parkeerterrein achter het gemeentehuis

### 3. Bestaande situatie

Binnen het zoekgebied van 200 meter rond het gemeentehuis bevinden zich drie, duidelijk verschillende, ruimtelijke zones, waar realisatie van tijdelijke parkeerplaatsen in principe denkbaar is. Deze worden in dit hoofdstuk elk apart ruimtelijk beschreven.

#### 3.1 Parkeerterrein

Achter het gemeentehuis bevindt zich een terrein met in totaal 84 parkeerplaatsen. Deze worden gebruikt door zowel ambtenaren als bezoekers van het gemeentehuis. Het dient bovendien als algemeen parkeerterrein ten behoeve van onder andere winkelend publiek, met name tijdens de weekmarkt.

De parkeerplaats heeft daardoor ook een publieke functie. De bezettingsgraad van de parkeerplaats is gedurende werkdagen tussen de 80% tot 100%. In de bijlage bevindt zich een parkeertelling, die dit in detail laat zien.

Het parkeerterrein is uitgevoerd in asfalt. De parkeerplaatsen zijn aangegeven met witte belijning en roestvrijstalen stootbanden van ongeveer 50 cm hoogte.

Het terrein is alleen toegankelijk via de Arno Schumacherbrug. Deze heeft een maximaal draagvermogen van 7,5 ton.

Er bevinden zich geen nutsaansluitingen

of vuilwaterriool op het terrein. Er is wel een hemelwaterriool aanwezig en er zijn aansluitingen voor de openbare verlichting.

De parkeerplaats dient ook als verzamelplaats tijdens ontruiming en calamiteiten.

Naast het gemeentehuis, aan de Raadhuisstraat en aan het Raadhuisplein bevinden zich nog eens 27 parkeerplaatsen

Figuur 3 toont de exacte aantallen en locaties van de parkeerplekken.

#### 3.2 Raadhuis, gemeentehuis en tuin

Het oude Raadhuis dateert uit 1907 en is een rijksmonument. Het gebouw werd ontworpen door Jan Stuyt en Joseph Cuypers, twee vooraanstaande architecten. De laatste was de zoon van de architect van het Centraal Station en Rijksmuseum in Amsterdam.

De tuin rondom Raadhuis stamt uit dezelfde tijd en heeft een historisch karakter. De inrichting van de tuin is na 100 jaar grotendeels ongewijzigd gebleven.

De nieuwbouw naast het Raadhuis is in 2009 opgeleverd.

Het Raadhuis is een rijksmonument. De tuin zelf is niet monumentaal, maar wordt wel beschreven in de monumentenbeschrijving van het Raadhuis.





Figuur 3: Bestaande 111 parkeerplaatsen

### 3.3 Landschap

Het terrein rondom het Raadhuis is openbaar en heeft een groen karakter.

Er staan overal bomen, zoals op de parkeerplaats, aan de flanken van de vaart en voor het gemeentehuis. In totaal staan er 51 bomen binnen het rode studiegebied.

Vaak zijn deze bomen groot en beeldbepalend. Zo staan er voor het gemeentehuis zeven bomen die een kroon diameter van 12 meter of meer hebben. Het gaat om onder andere Lindes en Zomereiken, voor het merendeel in goede conditie. Een aantal van deze heeft een beschermde status.

Daarnaast is het voorgebied van het Raadhuis een representatieve plek voor speciale gelegenheden, zoals bruiloften.

Aan de Zuid- en Oostzijde van het Raadhuis bevindt zich een tuin. Deze maakt nog deel uit van het oorspronkelijke tuinontwerp uit 1906 en heeft hierdoor een historisch karakter.

De tuin dient ook als verzamelplaats tijdens ontruiming en calamiteiten.



Figuur 4: Bomen aan en op de parkeerplaats



Figuur 5: Bomen voor het Raadhuis



Figuur 6: Oorspronkelijk tuinontwerp Raadhuis



Figuur 7: Huidige tuinen rondom het Raadhuis



Figuur 8: Bestaande bomen en landschap

## 4. Tijdelijke woonunits

### 4.1 Uitgangspunten plaatsen tijdelijke woonunits

Voor het realiseren van de gevraagde 20 woonunits en één woonkamerunit op het parkeerterrein zijn enkele modellen onderzocht. Deze modellen zijn op basis van de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Plaatsen van 20 woonunits en 1 woonkamerunit (deze bestaat uit 3 units). Dus 23 units in totaal;
- Het schakelen van de woonunits bespaart ruimte;
- De woonunits kunnen om technische redenen maximaal per 4 geschakeld worden;
- De woningen moeten goed bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten;
- De inrichting dient te voldoen aan de eisen betreffende de brandveiligheid;
- Bij het plaatsen van de units mogen geen bomen gekapt worden;
- De units mogen niet gestapeld worden om zo inkijk in de omringende tuinen en woningen zoveel mogelijk te voorkomen;
- De units zo plaatsen zodat eventuele overlast of inkijk beperkt blijft;
- Op de bestaande parkeerplaats moeten zoveel mogelijk parkeerplaatsen gehandhaafd blijven zodat de impact zo klein mogelijk is;

- De resterende parkeerplaatsen moeten bruikbaar en bereikbaar blijven;

- Het Burghavepad moet toegankelijk blijven voor voetgangers.



Figuur 9: Tijdelijke woonunits aan de Kohnstammlaan



Figuur 10: Tijdelijke woonunits aan de Sportparklaan

## 4.2 Verkavelingsmodellen

Er zijn drie gelijkwaardige verkavelingsmodellen gemaakt. Van deze modellen levert model 3 ruimtelijk de meeste kwaliteit op. Dit model situeert de woonunits rondom een hofje waardoor ruimte ontstaat voor spelen en ontmoeten.

De overige modellen hebben als nadeel dat de opzet meer rigide is. Deze modellen hebben daarom een lagere woonkwaliteit.

In alle modellen zijn aan het parkeerterrein de volgende aanpassingen noodzakelijk:

- Het aanleggen van nutsvoorzieningen: water, electra, data en vuilwaterriool;
- Het opbreken en herstraten van delen van de verharding;
- Het verwijderen van de huidige verticale elementen, zoals stootbanden en lichtmasten;
- Het aanbrengen van openbare verlichting;
- De aanleg van een tweede of vervangende brug om het gebied goed bereikbaar te maken voor bouwverkeer en brandweer.

Door het plaatsen van tijdelijke woonunits op het parkeerterrein komen 53 van de 84 parkeerplaatsen te vervallen.

Het volgende hoofdstuk onderzoekt waar en hoe het verdwijnen van deze 53 parkeerplaatsen gecompenseerd kan worden.

## 4.3 Impact leefomgeving

De woonunits komen aan de achterzijde van appartementencomplex De Meerlhorst te liggen. Vanuit de 1ste, 2de en 3de verdieping zal zicht zijn op de woonunits.

Ook vanuit de Provinciënlaan 1a, Residentie de Burghave, zal zicht zijn op de woonunits.

Van Merlenlaan 2a, dat ten westen van de parkeerplaats ligt, heeft geen of nauwelijks zicht op de woonunits. Een dubbele rij parkeerplaatsen scheidt het betreffende perceel van de woonunits.

Het Burghavepad is nu een overzichtelijke en prettige wandelroute. Door het plaatsen van woonunits tegen het pad ontstaat hier een achterkanten situatie.

## 4.4 Globale kosteninschatting

Het vervoeren, plaatsen en aansluiten van één woonunit kost grofweg 30.000 euro.

Dit bedrag is exclusief de eventuele aanschaf van een woonunit. Het realiseren van een extra verkeersbrug zal tussen de 150.000 en 250.000 euro kosten. Deze kosten zijn zeer afhankelijk van het ontwerp en de locatie.



Figuur 11: Verkavelingsmodel 1



Figuur 12: Verkavelingsmodel 2



Figuur 13: Verkavelingsmodel 3 (20 woonunits en 1 woonkamerunit)

## 5. Parkeren

### 5.1 Uitgangspunten parkeerplaatsen

Voor realisatie van de tijdelijke woonunits komen 53 parkeerplaatsen te vervallen.

Voor de woonunits zelf moeten bovendien 0,3 parkeerplaatsen per unit worden gerealiseerd. Dat zijn 6 (20 x 0,3) parkeerplaatsen extra.

Er moet voor in totaal 59 parkeerplaatsen elders een plek gevonden worden.

### 5.2 Zoekgebied binnen 200 m

In eerste instantie is binnen een straal van 200 meter gezocht naar locaties waar parkeren mogelijk is. Deze loopafstand wordt door het ASVV acceptabel gevonden voor publieke functies zoals een gemeentehuis.

De volgende locaties zijn onderzocht:

- Vrijheidsdreef: hier is parkeren niet mogelijk omdat deze in een Bijzonder Provinciaal Landschap ligt.
- Van Merlenlaan: hier staan veel grote bomen die het creëren van extra parkeerplaatsen niet mogelijk maakt.
- Raadhuisplein (verlengde Van Merlenlaan): hier zijn twee parkeerplaatsen gesitueerd. Door het smalle profiel is er geen ruimte voor extra parkeren.
- Raadhuisplein en -straat: aan beide kanten van de straat zijn hier langspaarkeerplaatsen gesitueerd. Meer langspaarkeerplaatsen realiseren is niet mogelijk.

- Camplaan: Hier is geen ruimte voor meer parkeerplaatsen.
- Provinciënlaan: Hier is geen ruimte om extra parkeerplaatsen toe te voegen.
- Valkenburgerlaan: Hier is geen ruimte voor meer parkeerplaatsen.

Alle overige (woon)straten binnen de cirkel staan al vol met parkeerplaatsen. Ze bieden daarom geen of slechts zeer beperkt ruimte om extra parkeerplaatsen te realiseren.

Als laatste optie is er gekeken of in de tuin van het gemeentehuis extra parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Deze studie wordt weergegeven in figuur 21 op pagina 19.



Figuur 17: Zoekgebied 200 m





Figuur 14: Vrijheidsdreef



Figuur 15: Van Merlenlaan - Raadhuisplein



Figuur 16: Valkenburgerlaan



Figuur 18: Provinciënlaan



Figuur 19: Raadhuisstraat - Raadhuisplein



Figuur 20: Camplaan

### **5.3 Parkeren binnen het studiegebied**

In de zone direct rondom het gemeentehuis en het raadhuis is eveneens onderzocht of extra parkeerplaatsen kunnen worden gecreëerd.

In figuur 21 is een optie ingetekend, waarbij 39 parkeerplaatsen zijn gevonden rondom het Raadhuis.

Een groot deel van deze nieuwe parkeerplaatsen komt terecht in de historische tuin van het gemeentehuis.

35 parkeerplaatsen worden in de historisch tuin, ten zuiden van het raadhuis, aangelegd. Al het aanwezige groen moet hiervoor verwijderd worden. Er hoeven geen bomen gekapt te worden. Er moet een inrit gemaakt worden aan het Raadhuisplein.

Ten noorden van het gemeentehuis kunnen 4 parkeerplaatsen gerealiseerd worden door de bestaande brede haag hier te verwijderen.

Om het gewenste aantal van 59 parkeerplaatsen te bereiken, moeten er nog 20 extra parkeerplaatsen worden gevonden.

Rond het gemeentehuis is geen ruimte voor deze 20 parkeerplaatsen, tenzij er bomen gekapt worden. Alléén dan kan de nieuwe parkeerplaats van 35 parkeerplaatsen vergroot worden naar 55 parkeerplaatsen.



Figuur 21: 39 nieuwe parkeerplaatsen in tuin gemeentehuis

# BIJLAGE

## A. Parkeerdrukberekening gemeentehuis

### Bijlage 3, Parkeerdrukberekening Advies parkeren flexwonen Raadhuis

#### Parkeersituatie juni 2023

Het parkeerterrein bij het raadhuis Heemstede heeft een capaciteit van 84 parkeerplaatsen (sectie 1497). Vanaf de Raadhuisstraat naar het parkeerterrein zijn 9 blauwe zone plaatsen beschikbaar (sectie 99).

De parkeerdrukmetingen uit juni 2023 laten de volgende parkeerdruk zien:

		Geen capaciteit, geen bezetting													
		0-50%		50-85%		85-100%		100% of hoger							
		Capaciteit 2023			Tussen 13:00 - 16:00 uur					Tussen 19:00 - 22:00 uur					
Sectie	Gebied	Blauwe zone	Vrij parkeren	Totaal	Blauwe zone	Vrij parkeren	Bezetting totaal	Bezetting %	nog beschikbaar	Blauwe zone	Vrij parkeren	Bezetting totaal	Bezetting %	nog beschikbaar	
<b>Zaterdag 3 juni</b>															
99	1 Centrum	9	0	9	9	0	9	100%	0	7	0	7	78%	2	
1497	13 Van Merlenbuurt en Valkenburgerplein	0	84	84	0	31	31	37%	53	0	6	6	7%	78	
<b>Dinsdag 6 juni</b>															
99	1 Centrum	9	0	9	3	0	3	33%	6	3	0	3	33%	6	
1497	13 Van Merlenbuurt en Valkenburgerplein	0	84	84	0	63	63	75%	21	0	7	7	8%	77	
<b>Zaterdag 10 juni</b>															
99	1 Centrum	9	0	9	5	0	5	56%	4	6	0	6	67%	3	
1497	13 Van Merlenbuurt en Valkenburgerplein	0	84	84	0	15	15	18%	69	0	8	8	10%	76	
<b>Dinsdag 13 juni</b>															
99	1 Centrum	9	0	9	3	0	3	33%	6	4	0	4	44%	5	
1497	13 Van Merlenbuurt en Valkenburgerplein	0	84	84	0	56	56	67%	28	0	8	8	10%	76	

Op de twee dinsdagen (6 en 13 juni) is de parkeerdruk het hoogste aangezien dit een werkdag is voor ambtenaren. 21 tot 28 parkeerplaatsen zijn vrij op de gemeten momenten.

De parkeerdrukmeting uit december 2022 wijst het volgende uit ten aanzien van de gemiddelde parkeerdruk:

- op dinsdagochtend 100%, dinsdagmiddag 98%
- op woensdagochtend 82% en woensdagmiddag 83%
- op donderdagochtend 100%, donderdagmiddag 86%
- op zaterdagochtend 14%, zaterdagmiddag 18% en zaterdagavond 13%

#### Parkeernorm voor flexwonen

Gebruikelijk is om een parkeernorm te gebruiken zoals is vastgesteld in de Parkeernormennota van 25 augustus 2010. Echter een dergelijke situatie is niet benoemd in de parkeernormennota.

In een eerder onderzoek naar de parkeervraag voor woonunits asielzoekers en statushouders (flexwonen) is uitgegaan dat deze groep mensen geen eigen auto bezitten en dat voor begeleiding/bezoek uitgegaan wordt van de parkeernorm die opgenomen is in de vastgestelde parkeernormennota van 25 augustus 2010 aangehouden.

#### 1. Woningen (aantal parkeerplaatsen per woning)

	centrum	schil/overloop	rest bebouwde kom
woning goedkoop <sup>1</sup>	1,3	1,5	1,7
woning midden <sup>1</sup>	1,5	1,7	1,9
woning duur <sup>1</sup>	1,7	1,8	2,1
serviceflat/			
aanleunwoning <sup>1</sup>	0,6	0,6	0,6
kamer verhuur <sup>2</sup>	0,6	0,6	0,6

<sup>1</sup>Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning

<sup>2</sup>Aandeel bezoekers: 0,2 pp per woning

Voor onderverdeling naar goedkoop, midden en duur: zie Bijlage 3

Afbeelding: parkeernormen wonen uit de parkeernormennota uit 2010.





Heemstede